Avis citoyen

Sur le Plan de Déplacements Urbains d'Amiens Métropole 2012-2020

Bernard ARGANTE, Saleux

Jean-Pierre CAUWET, Amiens

Joëlle COLLETTE, Amiens

Marie Claire DECANTS, Allonville

Michel DÉCOUTURE, Saleux

Colette DELABY, Amiens

Renée DUFLOT, Amiens

Christian FEUILLETTE, Bovelles

Jean-Claude GOSSELIN, Saleux

Rachel HECQUET, Boves

Natacha HÉRISSON, Amiens

Sergine HÉRISSON, Amiens

Florence MATTIUZZO, Cagny

Gisèle MOISSON, Amiens

Marie Hélène PARMENTIER, Amiens

Thierry TETU, Amiens

André TRIBOLET, Amiens

Michel UHLRICH, Bovelles

Quentin VANICAT, Sains en Amiénois

Avis citoyen

Sur le Plan de Déplacements Urbains d'Amiens Métropole 2012-2020

SOMMAIRE

Introduction 3

I. Notre perception des déplacements aujourd'hui et nos propositions d'amélioration à court et long terme 6

A) La marche 6

NOS CONSTATS 6

NOS RECOMMANDATIONS 7

B) Le vélo 8

NOS CONSTATS 8

NOS RECOMMANDATIONS 8

C) Les transports en commun 9

NOS CONSTATS 9

NOS RECOMMANDATIONS 9

NOTRE POSITION SUR LE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP) 12

D) La voiture 14

NOS CONSTATS ET RECOMMANDATIONS 14

II. Inciter au changement de comportement ou comment passer de la voiture à usage individuel à d'autres manières de se déplacer ? 16

LES MOTIVATIONS POUR CHANGER NOTRE MANIERE DE NOUS DEPLACER 16

NOS RECOMMANDATIONS 18

1 – FAIRE SAVOIR 18

2 – FAIRE ESSAYER 18

3 – INCITER 19

4 - PROVOQUER DES SUGGESTIONS 19

5 – REPONDRE 19

LA MAISON DE LA MOBILITE 20

CONCLUSION 21

ANNEXES 0

Introduction

Nous sommes un groupe de 19 habitant(e)s de l'agglomération d'Amiens, qui avons été tirés au sort et sollicités par Amiens Métropole pour participer à un atelier citoyen dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains 2012-2020.

Nous avons participé à 3 sessions de 2 jours durant lesquelles nous avons échangé entre nous et avec des intervenants, sur la question des déplacements et les différents modes.

Lors de la première session de l'atelier citoyen, deux questions nous ont été posées pour apporter des éléments de réponse pour le nouveau PDU. Nous les avons reformulées ainsi:

- Quelle est notre vision des déplacements, comment améliorer les déplacements aujourd'hui et pour 2020 ?
- Comment modifier nos comportements et ceux de nos concitoyens pour passer de l'usage de la voiture « en solo » à d'autres modes de déplacements ?

Nous avons commencé par découvrir ce qu'était un PDU et qu'il en existait déjà un. Nous nous sommes demandé pourquoi élaborer un nouveau PDU alors que les objectifs du précédant ne nous semblaient pas atteints. Nous avons compris qu'il devait être adapté au regard des nouvelles communes entrées dans l'agglomération et surtout, qu'il ne répondait pas aux besoins et enjeux actuels.

Nous avons compris que le PDU vise à réduire l'usage de la voiture, c'est un principe, un objectif prioritaire, surtout en ville. Nous sommes frappés par le fait que concrètement les déplacements en transports en commun dans la métropole représentent seulement 7% des déplacements des habitants contre 56% en voiture ![1] Nous avons également été frappés par le fait qu'il y ait une chute de la fréquentation du transport en commun.

Il nous est apparu après nos échanges et les informations qui nous ont été apportées que :

- Le PDU doit permettre la mobilité de tous.
- Le PDU doit combiner au mieux tous les transports collectifs et individuels, toutes les infrastructures.
- Le PDU doit également inciter à modifier les comportements en vue de diminuer leur impact sur l'environnement et améliorer le bien-être de chacun.

[1] Il s'agit d'un % par rapport à l'ensemble des déplacements effectués sur une journée en semaine par les habitants du Grand Amiénois. (Chiffres tirés de l'enquête déplacements menée entre octobre 2009 et mars 2010)

- Il doit tenir compte des besoins (ce qui nécessite une analyse fine des flux) pour adapter l'offre de services de transport et inciter à modifier les habitudes de déplacement de manière naturelle.

- Même si le PDU est une obligation réglementaire, c'est une démarche intéressante qui provoque une réflexion sur la réduction des déplacements, qui doit nous inciter à modifier nos besoins en déplacements, à les réduire.

- Le PDU doit enfin inciter à un raisonnement systématique qui hiérarchise les modes de transport dans les aménagements : d'abord tenir compte du **piéton**, puis du **vélo**, puis des **transports en commun**, puis de la **voiture** (il s'agit par exemple de penser d'abord aux chemins de traverse pour les piétons, sécurisés, puis aux autres modes, etc.).

L'enjeu qui nous est apparu important est de parvenir à concilier amélioration des transports, dans le qualitatif comme le quantitatif, dans le respect de l'intérêt individuel et général, d'un point de vue écologique, social et économique.

- Dans le quantitatif et le qualitatif : parce qu'il s'agit de répondre aux besoins non satisfaits aujourd'hui, pour avoir une offre suffisante et adaptée pour mieux circuler

- Dans le respect de l'intérêt individuel, particulier : parce qu'il est nécessaire que le PDU tienne compte de besoins particuliers, à des lieux particuliers ou à des moments particuliers. Certains besoins sont spécifiques : étudiants le soir, besoins ponctuels d'accompagnement chez le médecin, vers des activités à caractère culturel…

- Dans le respect de l'intérêt général : parce que le PDU doit permettre d'améliorer la fluidité des déplacements au bénéfice de tous. Par exemple, il doit permettre de diminuer les accidents – c'est une de nos préoccupations majeures. Cette diminution peut avoir des retombées sur notre santé, celle de nos enfants, de notre famille, du système de sécurité sociale…

- D'un point de vue écologique, social et économique : parce que ces trois éléments sont étroitement liés.

En effet, nous tenons à :

- La qualité de vie, c'est-à-dire un environnement agréable, déjà présent à Amiens (agglomération aérée, verte, avec un patrimoine architectural et historique, de nombreux commerces, des activités culturelles et sportives, etc.).

- Un quadrillage fin du territoire, qui permette de mieux couvrir l'ensemble de l'agglomération, du centre d'Amiens aux communes environnantes.

- Mieux se déplacer, c'est aussi moins se déplacer, réduire nos déplacements. Voilà un message dont nous devons tous prendre conscience. Pour nous, cela signifie davantage de déplacements de proximité, c'est-à-dire plus de commerces et de services de proximité, une production et une consommation en local.

- Déplacements et urbanisation sont étroitement liés. Nous avons par exemple vu à Echirolles (agglomération de Grenoble) que l'urbanisation s'était développée après et autour d'une ligne de tramway. Quand il y a déjà de l'habitat existant, il est important de veiller à l'organisation des transports autour ; quand une ligne de transport se crée, il également important de prévoir l'urbanisation en cohérence avec ce que cela va entrainer.

- L'urbanisation doit aussi s'adapter aux besoins de tous (y compris aux personnes âgées, aux personnes à la mobilité réduite…).

- Les besoins de la population vont aussi évoluer, ainsi que les infrastructures existantes : en 2020, dans quel état seront ces infrastructures ? (Hôpital sud, zone industrielle… L'évolution des ces infrastructures et les déplacements doivent être anticipés.

- Un centre-ville qui reste attractif et ne devienne pas un quartier d'affaires. En effet, nous craignons que les commerces disparaissent si les gens ne veulent plus se déplacer au centre-ville. Nous tenons à un centre ville qui reste vivant, animé.

- Garder des emplois : maintenir des entreprises déjà implantées et en attirer d'autres.

Ces enjeux sont d'autant plus forts dans un contexte d'augmentation du prix des carburants et d'épuisement à venir des ressources énergétiques fossiles.

Même si nous sommes tous conscients qu'il ne sera pas possible de toujours laisser la voiture au garage, nous avons besoin en tant qu'habitant de l'agglomération d'Amiens de modes de déplacements économiques, rapides (le temps de déplacement doit être attractif) et propres. Nous faisons des recommandations en ce sens, respectant l'ordre hiérarchique des modes donné précédemment (partie I).

Nous répondons ensuite à la question sur la façon dont nous pensons que nous, habitants, pouvons modifier nos comportements de déplacement et à quelles conditions (partie II).

I. Notre perception des déplacements aujourd'hui et nos propositions d'amélioration à court et long terme

La marche et le vélo constituent les deux seuls modes doux du PDU, demandant une petite dépense physique, par ailleurs conseillée pour une bonne hygiène de vie. Nous les recommandons parce que ce sont des modes moins polluants que la voiture, économiques, pour lesquels nous maîtrisons le temps de trajet et qui nous permettent de découvrir de nouveaux itinéraires et paysages.

Nous vous présentons ici les principaux constats – positifs comme négatifs – que nous faisons sur les déplacements à pied et à vélo, ainsi que les recommandations que nous estimons prioritaires dans notre groupe.[2]

A) La marche

NOS CONSTATS

Globalement, la voirie est bien agencée à Amiens, il est agréable de s'y balader, les rues piétonnes et le centre-ville sont particulièrement mis en valeur. Cependant le partage de l'espace n'est pas toujours réussi. Les voitures se garent sur les trottoirs, sur les passages piétons, les places pour personnes à mobilité réduite (PMR).

Nous constatons un manque de continuité à certains points de l'agglomération qui ne rend pas les trajets à pied sécurisants, en particulier au niveau des feux rouges (nous pensons également aux malvoyants !). Par exemple, au niveau de la place Vogel, les feux sont mal réglés, il faut traverser en plusieurs fois. Nous avons imaginé qu'il faudrait pouvoir laisser la priorité aux piétons qui pourraient passer en toute confiance, les voitures bénéficiant d'un système de feux rouges par défaut mais qui passeraient au vert dès qu'une certaine quantité de voiture arriverait au feu. Mais l'exemple qui nous semble le plus fort des difficultés que nous rencontrons est celui de la gare et de la traversée du boulevard.

Par ailleurs, nous avons vécu des situations difficiles avec la neige en décembre 2010. Les trottoirs n'étaient pas déneigés, en particulier devant les édifices publics alors qu'il nous semble que les pouvoirs publics pourraient montrer l'exemple en déneigeant devant leur porte. Les citoyens comme nous peuvent accepter certaines situations exceptionnelles notamment celles qui contraignent fortement les déplacements, uniquement s'ils disposent

[2] Nous avons procédé à des votes au sein de notre groupe pour déterminer les messages/recommandations clés que nous souhaitions porter. Celles qui n'ont pas été retenues comme prioritaires qui nous semblent néanmoins intéressantes sont toutes reprises en annexe.

d'une information actualisée et transparente sur les problèmes, et les solutions mises en place avec l'effet attendu.

NOS RECOMMANDATIONS

- **Construire un ouvrage d'art pour faciliter et sécuriser** la sortie de la gare des piétons et traverser le boulevard en une seule fois.
- **Revoir la sécurité à proximité de certaines écoles**. Même si beaucoup a été fait, nous constatons que le stationnement à proximité doit être revu. Les parents pourraient faire preuve de civilité en évitant de stationner dans des conditions d'insécurité pour les enfants. Par ailleurs, pourquoi certaines écoles ont droit à un agent qui fait la sécurité à la sortie, et d'autres pas ? – l'égalité pour tous doit être un principe respecté. Nous recommandons de généraliser la présence d'un agent à la sortie de toutes les écoles.
- **Inciter les parents à mettre en place des pédibus** : si l'organisation du système des pédibus relève de l'initiative des parents d'élèves, les directeurs d'école et la mairie ne pourraient-ils pas inciter les parents à l'organiser ?
- **Sécuriser les itinéraires de marche** : entretenir les parcours existants (éclairage défectueux, bouches d'égout, trous dans les trottoirs…), sécuriser les passages piétons prévoyant notamment un signal sonore pour les personnes malvoyantes et rendre les trottoirs **adaptés** aux personnes à mobilité réduite. En effet, les aménagements pour ces personnes servent à tous. Nous proposons en annexe un aperçu en image des situations typiquement problématiques pour l'accessibilité sur les trottoirs et à l'inverse, de situations qui devraient être généralisées.
- **Inciter les gens à se promener** : favoriser la verdure, les arbres, les bancs pour les personnes âgées, les toilettes publiques… pour rendre la marche à pied plus **agréable** et l'encourager.

B) Le vélo

NOS CONSTATS

Nous sommes préoccupés par le manque de sécurité dans les déplacements à vélo : nous constatons un manque de signalisation, de marquage au sol (par exemple, route d'Abbeville où rien n'a été prévu pour les cyclistes), un manque de continuité des pistes cyclables (par exemple rue des sergents ou rue Jean-Marc Laurent). Les pistes cyclables sont souvent encombrées par des voitures qui se garent mal ; le partage de l'espace ne nous semble pas toujours réussi.
Par ailleurs, le service Vélam reste très limité au niveau de son périmètre : sur le campus, à Cagny par exemple, il n'y a pas de bornes de vélos.
Nous constatons beaucoup de vols de vélos - on voit les cadres accrochés aux piquets, les vélos sans selles… - ou craignons le vol potentiel de notre vélo. Un des freins à l'usage du vélo est clairement la crainte que même avec un antivol, il ne soit plus là quand on veut le reprendre.

NOS RECOMMANDATIONS

- **Réaménager des pistes cyclables** de manière à protéger les cyclistes des automobilistes dangereux et qui sécurisent mieux l'espace de marche et de cyclisme : des pistes cyclables en site propre, fonctionnelles.
- **Etendre le réseau Vélam** à chaque point d'urbanisme important : jusqu'aux zones industrielles et d'activité, aux zones commerciales, aux universités, à l'extérieur d'Amiens, etc. Les bornes Vélam devraient également être reliées aux parkings et parking-relais, afin de pouvoir combiner voiture et vélo.
- **Développer les points de consigne et de gardiennage des vélos** personnels ou les garages à vélos pour pourvoir se garer en toute sécurité. Augmenter les lieux avec des arceaux pour garer son vélo.
- **Développer les vélos électriques** en Vélam et pour les vélos verts de **Véloservice**, notamment pour les distances longues et quand ça monte.

C) Les transports en commun

Notre groupe semble représentatif de la faiblesse d'utilisation des TC dans la Métropole : seules trois personnes prennent vraiment régulièrement les transports en commun.

NOS CONSTATS

L'offre actuelle de transport en commun nous intéresse peu, elle est peu attractive.

Nous avons le sentiment que l'on ne peut prendre le bus que quand on a le temps. Cet atelier nous a motivé pour expérimenter des déplacements en transport en commun et voici quelques témoignages :

> *« Je ne peux pas aller travailler avec le TAD car c'est trop long et qu'il m'est impossible d'arriver à l'heure ! Ou alors il me faut partir beaucoup trop tôt. » (ex.: trajet Bovelles-Vallée des Vignes)*
>
> *« Les temps de trajet en bus ne sont pas raisonnables : il faut par exemple ¾ h pour aller en bus d'un hôpital à un autre, alors qu'en voiture il faut ¼ d'heure ! »*
>
> *« Ma femme est allée en ville en prenant le bus ; ça lui a pris tout l'après-midi. »*

De plus, les horaires et le parcours, le trajet à suivre, sont souvent mal indiqués ou peu clairs, hormis quand des écrans indiquent les prochains passages d'un bus aux arrêts, comme sur la ligne n°1 par exemple.

Nous nous interrogeons sur le maillage des lignes qui nous semble peu pratique pour couvrir un certain nombre de destinations ou « tarabiscoté ». Il n'y a pas de liaisons directes, par exemple sur le trajet Est /Ouest Ex Picquiny vers Rivery en passant le long de la Somme.

Les temps d'attente nous semblent trop longs et dans des conditions parfois peu confortables (abris-bus qui ne sont pas abrités de la pluie, du vent et du froid et qui manquent de bancs pour s'asseoir). Les trajets eux-mêmes sont parfois inconfortables (bus bondés en heure de pointe, conduite des chauffeurs manquant de temps en temps de souplesse ou manque de civisme de certains passagers).

Ces quelques éléments sont autant de limites à l'attractivité des transports en commun.

NOS RECOMMANDATIONS

Pour des horaires mieux adaptés

- **Accroître les fréquences** (notamment aux heures de pointe et pendant les vacances), et **élargir la plage horaire** (le dimanche soir par exemple, jusqu'à minuit et tôt le matin pour les gens qui travaillent en équipe). Ce sont des conditions *sine qua non* pour développer les transports en commun.
- **Rendre l'usage des équipements de loisirs faciles d'accès**. Si l'on parle souvent des trajets domicile-travail, nous pensons aussi aux trajets de loisirs. Il n'y a aujourd'hui qu'une seule ligne qui dessert Mégacité et le Zénith et aucun bus après 22h00. Des bus spécifiques pourraient circuler pour les soirées étudiantes à St-Leu et les manifestations ponctuelles, culturelles, de loisirs, etc., en journée comme en soirée.

Pour un réseau clarifié et simplifié, desservant mieux le territoire

- Mettre en place **des lignes plus courtes, plus rapides et directes vers le centre ville** (pour un temps de trajet de maximum 20 min) et une ligne faisant le tour du centre ville, reliant ainsi de manière transversale les quartiers entre eux. Les bus ne passeraient pas par le centre.

Certains bus pourraient être plus directs à certaines heures de la journée (comme pour le train). Une solution proposée pourrait être un bus sur 2 qui s'arrête aux arrêts « pairs ». Mais certains d'entre nous sont sceptiques par rapport à cette perspective.

- **Revoir totalement le quadrillage du territoire**, en simplifiant les itinéraires de bus.

Nous sommes sensibles à l'idée d'améliorer la desserte ville-communes environnantes et de ne pas oublier les communes aux alentours d'Amiens. Cependant, nous ne sommes pas tous d'accord sur la nécessité d'amener des lignes jusque dans tous les villages.

Pour certains participants, ce serait trop couteux et peu performant car les moyens seront dispersés. Avec un bon investissement et des parking-relais bien placés sur la périphérie d'Amiens centre, les habitants de ces communes pourraient tout de même accéder rapidement au centre en combinant voiture et transport en commun.

Pour d'autres participants, à partir du moment où les communes sont dans la métropole, les habitants ont tous droit au même service de transport en commun dans leur commune.

- **Mieux desservir** la zone industrielle, le Campus, l'hôpital sud et les polycliniques.
- Pourquoi ne pas créer **une ligne spécifique sur la rocade**, s'arrêtant à chaque sortie de rocade et raccordée à des lignes allant vers le centre et des bornes Vélam ?

Pour fluidifier la circulation

- **Adapter la taille du moyen de transport** à la quantité de personnes transportées et à la configuration de l'architecture d'Amiens, aux petites rues étroites : en centre ville par exemple, pourquoi ne pas remplacer les gros bus par des mini bus électriques (9 à 20 places) beaucoup plus nombreux ?
- Dans un premier temps et dans l'attente d'un véritable transport en commun en site propre (tram ou bus), **développer des voies dédiées** à l'instar de ce qui est réalisé sur la route d'Abbeville (aménagement de la chaussée facilitant la circulation des bus autant que des voitures).

En matière de tarification

- Mettre au point **une tarification attractive** (pour les bus et les trains SNCF) **adaptée aux ressources et pas seulement à l'âge**, avec des réductions pour les personnes les plus défavorisées (et non pas gratuité : il nous semble que chacun doit participer car un service est rendu).

Pour simplifier l'usage du bus

- **Mettre en place des distributeurs** (dans les parkings relais par exemple), ou d'autres points de vente, y compris dans les villages. En effet, l'achat de ticket dans le bus fait perdre un temps précieux et ne facilite pas la protection du chauffeur (si on voulait sécuriser le poste conducteur). Par ailleurs, il n'existe pas assez de points d'accueil et de vente des tickets.
- **Rendre l'information claire, simple et lisible** pour tout le monde, sans « mode d'emploi », y compris pour les personnes n'ayant pas internet, pour se rendre d'un point A à un point B, prendre des correspondances, trouver des horaires, etc.

Dans le groupe, les participants qui ont expérimenté les transports en commun ont toujours réalisé un trajet aller (vers le centre) qu'ils avaient préparé, mais jamais un trajet retour. Ayant déjà fait le trajet aller, ils jugeaient le retour trop long et trop complexe et se sont débrouillés pour rentrer en voiture.

> *« On peut prévoir souvent le trajet pour l'aller, mais au retour, on ne sait pas où monter et où descendre, c'est l'angoisse. »*

- **Généraliser les panneaux d'affichages aux arrêts** informant de l'heure des prochains bus.

Autres recommandations

- **Améliorer les conditions de confort et de sécurité** des usagers et des chauffeurs de bus, aux arrêts de bus comme à l'intérieur des bus (propreté, aménagements des abris-bus et des bus, présence de davantage de contrôleurs ?
- **Encourager la mise en place de Plan de Déplacements Entreprises/Administrations (PDE/PDA)** ou de navettes pour les salariés d'un même secteur, pour les déplacements domicile/travail, y compris en zone rurale.
- **Renforcer le dialogue préventif** avec les organisations syndicales, pour prévenir l'usage du droit de retrait par les salariés du réseau de transport qui peut paraître parfois abusif aux usagers.
- Enfin, est-il possible de **réutiliser la voie de chemin de fer désaffectée** (qui va jusqu'à la zone industrielle) pour augmenter l'offre de transport en commun ?

Principes généraux sur les conditions de réalisation du TCSP et questionnements

- En priorité pour nous, le réseau de TCSP devra bien être pensé « en toile d'araignée », en prévoyant des correspondances de lignes de bus secondaires partant des lignes de TCSP principales et bien articulées entre elles.
- Le TCSP doit évidemment être conforme aux besoins d'accessibilité : personnes handicapées, enfants, poussettes…
- Nous aimerions également que la circulation en voiture ne soit pas bloquée par l'ajout de bus au réseau de TCSP.
- Par ailleurs, comment va-t-on pouvoir se déplacer pendant les travaux et éviter au maximum la gêne?
- **Comment le TCSP sera-t-il générateur d'urbanisation dans notre métropole ?**

On a été surpris de voir au travers de l'exemple de Grenoble, qu'un centre-ville ancien pouvait accueillir des TCSP. Nous avons vu les développements de la ville d'Echirolles où la ville s'est construite autour du TCSP.

Urbanisation et arrivée du TCSP doivent être pensées ensemble.

- Avez-vous pris en compte les réflexions des autres villes, comment vous en inspirez-vous ?

Concernant le tracé

Nous avons identifié des pôles à desservir en priorité : le cœur du futur CHU – hôpital sud, pôles médicaux (sans oublier les cliniques privées); les zones industrielles (ZI), la Z.I. Nord ; le pôle Jules Verne ; la zone Boréalia ; le campus ; la future zone de la citadelle ; le Zénith.

Un axe Nord-Sud nous semble pertinent.

Pour un axe Est-Ouest, pourquoi ne pas desservir les pôles suivants ? Rivery, Camon, Longueau, Corbie, Villers Bretonneux, Roye (pour proposer une solution de TC aux personnes venant de l'extérieur d'Amiens Métropole) vers Ailly sur Somme, Picquigny. La route d'Abbeville peut être vue comme une amorce de cet axe Est/Ouest.

La voie ferrée pourrait-elle être utilisée pour cet axe ? Avec une gare TCSP à proximité de la rue de Grâce ?

Concernant le choix du mode

Nous nous sommes beaucoup interrogés à savoir si le TCSP devait être un tramway ou un bus à haut niveau de service (BHNS). Les deux solutions nous ont semblé être intéressantes et nous présentons là davantage nos réflexions qu'un avis tranché, étant donné le temps que nous avons eu pour échanger sur le sujet.

Dans l'absolu, nous préférons **le tram** pour les raisons suivantes : il nous semble plus beau, plus performant, apportant une régularité et une qualité de service supérieure, plus confortable, adaptable (possibilité d'ajout de rames). Il nous semble pouvoir générer des aménagements urbains de qualité.

Nous sommes conscients que le tram est bien plus couteux que **le bus**. Amiens a-t-il les moyens du tram?

Le bus semble pouvoir convenir à plus court terme, peut-être comme une solution à exploiter qui préfigurerait le tramway. Comme le tramway, il peut être à alimentation électrique (moins couteuse que le carburant !). Sans doute doit-il pouvoir s'adapter plus facilement à l'urbanisation existante qu'un tram. Peut-être que les travaux durent moins longtemps et causent donc moins de nuisances aux commerçants… Mais à long terme, que représentent les coûts d'entretien (matériel roulant et voirie) ?

La question fondamentale est donc celle du coût, qu'il s'agit d'anticiper. Nous imaginons cependant que le tram pourra entrainer une plus forte fréquentation car il est sans doute perçu comme un moyen de transport de meilleure qualité et plus attractif pour les gens qui seront curieux de l'essayer. Il devrait impliquer ainsi un plus grand changement de comportement…

Pourquoi ne pas intégrer ces questions à la réflexion Amiens 2030 menée actuellement ? En effet, le TCSP étant un investissement lourd, il a des répercussions au-delà de 2020 et de ce PDU.

⇒ S'il est vrai que dans le groupe nous ne sommes pas majoritairement des usagers des transports en commun, en travaillant sur ce mode de déplacement et sur le TCSP, nous nous sommes davantage dit que ce mode de transport pouvait nous intéresser : dans des conditions de temps et de confort, nous pourrions davantage prendre les TC pour nous déplacer.

D) La voiture

La voiture est un outil indispensable qui ne disparaitra pas, néanmoins plusieurs propositions peuvent nous amener à en réduire l'utilisation afin de lutter contre la pollution et le désengorgement du centre-ville.

NOS CONSTATS ET RECOMMANDATIONS

On circule le plus souvent normalement et de manière fluide dans l'agglomération amiénoise en dehors des heures de pointe où nous pouvons rencontrer des points de blocage importants, comme par exemple sur le boulevard Beauvillé ou entre la rue de Verdun et le boulevard du Port, à la sortie Auchan en direction de la rocade.

Ces points de blocage sont parfois générés par le mauvais réglage des feux tricolores, existe-t-il **un système intelligent de gestion des feux** ? Peut-être faut-il étudier la faisabilité de changer certains carrefours équipés de feux par des ronds-points afin de **fluidifier la circulation**.

Covoiturage

Pour réduire le nombre de voitures en circulation, nous recommandons de développer le **covoiturage** sur la base du volontariat en proposant des **actions incitatives** : solutions financières, de facilitation (mise en relation au travers d'un site Internet, aire de stationnement), d'usage (voie réservée), etc. Le co-voiturage nous semble en effet un moyen convivial, sympathique, créateur de relations sociales et pratique quand on n'a pas le permis de conduire. Cette pratique économe devrait connaitre de plus en plus de succès face à la flambée du prix du carburant. Certains d'entre nous en font déjà naturellement, cela peut être mis en place facilement, pour des déplacements ponctuels ou de travail, et nous recommandons de l'encourager.

> *« Nous avons testé le covoiturage pour venir à l'atelier. Ca marche bien, quand on a les mêmes horaires. Plus on s'éloigne d'Amiens, plus le budget déplacement augmente. L'augmentation des coûts va nous conduire sans doute à faire plus de covoiturage. Pas tous les jours, mais plus souvent. Et pas toujours avec les mêmes personnes. »*

Par ailleurs, il est important de convaincre les entreprises et les administrations du succès de la mise en œuvre d'un **Plan de Déplacement** (PDE ou PDA), comportant notamment des mesures de covoiturage.

Auto partage

Le concept d'**auto partage** pourra trouver son public dès l'instant où il sera mis en œuvre à Amiens ; en effet, il permettra peut-être à certaines personnes d'abandonner totalement leur véhicule personnel, si les points de stationnements sont assez proches de chez eux et adaptés à leurs besoins.

Concernant le stationnement

Pour les personnes qui ont des difficultés à se déplacer, comme certaines personnes âgées ou des personnes relevant d'un **handicap temporaire**, ou pour accompagner un voyageur à la

gare il serait peut-être souhaitable de réserver de nombreuses places de stationnement en surface en centre-ville selon le **modèle « dépose minute »** comme à la gare. Il faudrait d'ailleurs mieux signaliser le dépose minute de la gare.

De plus, pour réduire le nombre de voitures en circulation ou stationnement en centre-ville, pourquoi ne pas prévoir des solutions pour les personnes extérieures qui viennent travailler à Amiens avant de réduire les places de circulation ? Si la Ville peut se doter d'un axe Nord-Sud et d'un axe Est -Ouest en **transport en commun pratique et très rapide**, les usagers extérieurs pourront adopter facilement l'idée de **parkings-relais à l'extérieur** d'Amiens (pour peu qu'ils soient bien placés). Dans ces conditions, les parkings-relais devraient ainsi être réactivés.

Nous recommandons aussi de garder **un système de stationnement gratuit 'pas trop près pas trop loin'** pour les personnes valides capables de marcher quelques centaines de mètres. Le **stationnement gratuit le lundi matin et le dimanche** est par ailleurs une très bonne idée qu'il convient de maintenir.

Le principe du **stationnement résidentiel** est à conserver. En effet, les habitants amiénois paient des impôts locaux à Amiens, il conviendrait donc de ne pas les surtaxer (au moins pour le premier véhicule), un tarif préférentiel sera proposé pour le véhicule suivant. Ce système pourrait même devenir dissuasif pour les personnes extérieures qui seraient alors tentées par les parkings-relais.

Il existe des solutions d'abonnements en parking mais ce principe d'abonnement n'est pas très souple : pourquoi ne pas envisager des **abonnements** à la ½ journée par semaine ou autre ou la vente de carnets de tickets à tarif préférentiel ?

Certaines zones sont particulièrement difficiles au niveau du stationnement et mal desservies par les transports en commun – en particulier certaines zones de loisirs à la sortie des spectacles comme le complexe Zénith, Stade de la Licorne, Mégacité ou Hippodrome. Il est donc nécessaire de repenser le plan de circulation et surtout le système de stationnement dans ces zones. Amiens est aussi une ville touristique, ce qui nécessite de penser au **stationnement de nos visiteurs**, en particulier des cars. Si certains aménagements ont fait leurs preuves (face à l'ESIEE ou au boulevard Beauvillé pour les Hortillonages), il y a encore beaucoup à faire par exemple au niveau des Hortillonages coté Camon ou des accès aux hôtels.

⟹ Nous pensons que si chaque propriétaire de voiture qui a la possibilité d'utiliser un système de transport en commun pouvait connaitre le coût réel de son véhicule et le coût du transport en commun, il pourrait réfléchir à se déplacer autrement. Pourquoi ne pas encourager les simulations de coût ?

II. Inciter au changement de comportement ou comment passer de la voiture à usage individuel à d'autres manières de se déplacer ?

LES MOTIVATIONS POUR CHANGER NOTRE MANIERE DE NOUS DEPLACER

Au début de nos travaux, nous nous sommes sentis en retrait par rapport à la question du changement de comportement. Nous avons chacun notre manière de nous déplacer, et nos idées finalement bien arrêtées. Ceux d'entre nous qui utilisent leur voiture ne sentent pas le besoin d'utiliser le transport en commun.

Au cours des discussions, il y a eu un effet « domino » dans le groupe ; des arguments ont été échangés et progressivement, on s'est dit que **changer de comportement pouvait avoir du sens**. Les rencontres avec des personnes qui nous ont présenté d'autres manières de faire ont été très utiles : nous avons appris des choses et cela a ouvert notre **curiosité** sur de nouvelles manières de faire.

Par exemple, à force d'entendre et de discuter ce qui pourrait être amélioré aux transports en commun, certains d'entre nous ont compris qu'ils pourraient **gagner du temps et du confort** (par exemple, en n'ayant pas toujours à chercher une place pour se garer) avec les solutions envisagées, et donc, utiliser ce moyen de se déplacer.

Mais on a aussi compris que pour changer, il fallait **connaître le mode d'emploi**. Il est rapidement apparu que tant qu'on n'a pas été cherché l'information, le changement n'est pas une option.

De plus, l'essai fait beaucoup. L'économie ne suffit pas : on sait déjà aujourd'hui que prendre sa voiture coûte plus cher. Ce n'est pas cela qui nous fait passer aux transports en commun.

Il est aussi apparu que changer sa manière de se déplacer pourrait avoir un **impact sur la qualité de la vie** (ne plus prendre sa voiture pour faire 500 mètres pour aller chercher un pain mais y aller à pied peut faire une différence sur la santé par exemple, combiner mieux ses déplacements va avoir comme impact de réduire le temps de déplacement), et à terme, cela permet de se préparer au changement inéluctable des prix de l'énergie. Le changement de comportement voulu au niveau politique pourra nous aider à allier l'utile à l'agréable.

Pour nous, cette question du changement dépend aussi de la saison : en été, on peut se déplacer autrement qu'en hiver, et en hiver, la période d'enneigement nous a forcés à faire autrement que d'habitude!

Nous avons également compris des résultats du PDU de Lorient qui nous ont été présentés que malgré les efforts investis dans les transports en commun, pour apporter une offre de transport aux habitants, cela ne suffit pas pour entrainer un changement de comportement.

Il s'agit donc de fournir à la fois une offre de transport ET d'agir sur les comportements.

Voici en résumé l'ensemble des motivations à changer son comportement que nous avons identifiées au sein du groupe :

<table>
<tr><td>L’offre de transport</td><td>La proximité</td><td rowspan="2">Le temps de trajet

« La vitesse de déplacements est essentielle plutôt que le mode de déplacement (les Parisiens acceptent de marcher 500/600 mètres pour accéder à la station de métro qui les conduira plus vite à destination). »</td><td>La recherche d’économies sur les coûts</td><td rowspan="2">La conscience environnementale, écologique, sur la consommation d’énergie

« Faudra-t-il une grosse pollution par exemple pour nous sensibiliser ? »

« Nous pouvons rationaliser nos déplacements, faire toutes nos courses en même temps ou « lever le pied » par exemple »</td><td rowspan="2">La santé

« Un accident de santé provoque des changements : « on redessine ses priorités, on veut profiter de la vie ». « J’ai du me mettre à marcher davantage, j’ai découvert autre chose. » « La peur de l’accident provoque aussi un changement, on agit en prévention. »</td></tr>
<tr><td>La volonté de privilégier l’économie locale, les commerces de proximité

« Pour des raisons environnementales, mais aussi de qualité du produit et d’économies, pour réduire nos déplacements et favoriser le commerce local. C’est gagnant-gagnant. »</td><td>L’information

« J’ai découvert qu’il était possible de mettre son vélo dans le bus, mais à certaines conditions. Je n’avais jamais envisagé de mettre mon vélo dans le bus avant. J’ai découvert que c’était possible. Mais la découverte du système est difficile. »</td><td>La simplicité, la facilité d’usage

L’ENVIE</td></tr>
<tr><td>La liberté, le plaisir, le bien-être, la tranquillité

« C’est considérer le temps qui ne sera pas perdu à chercher une place, à s’inquiéter de retrouver sa voiture en bon état… c’est profiter de la vie. C’est prendre le temps. »</td><td colspan="3">L’expérimentation, le test

« On a besoin de conditions pour nous donner l’occasion de tester : cet atelier par exemple, des stages gratuits pris sur les horaires de travail pour découvrir et essayer tous les systèmes de transport possibles, des journées découverte… »

« Il a fallu ces réunions pour que je me dise que je peux aller à la pharmacie, la poste et à la boulangerie à pieds. Avant, je n’y pensais pas. Je me suis rendu compte que c’est assez facile. Et en plus, pour les trajets courts, la voiture consomme beaucoup. Maintenant, je fais attention. »</td><td colspan="2">La contrainte, la peur

« Le PDU nous a amené à réfléchir, à envisager que parfois il faut contraindre. Cela a suscité des débats dans le groupe. » « C’est comme la ceinture de sécurité, on s’y est mis ! Les radars aussi ont eu des effets.» « Il s’agit de penser et montrer systématiquement la contrepartie, les bénéfices. »</td></tr>
<tr><td>La curiosité

« L’envie d’essayer quelque chose de nouveau, que l’on ne connaît pas. »</td><td colspan="3" rowspan="2">La prise de conscience

« Quand j’ai rempli mon carnet de déplacement (voir explication en annexe), j’ai constaté qu’il y avait des déplacements utiles/inutiles, certains que j’aurais pu faire différemment. Je propose d’accepter d’être un peu frustré par rapport au temps, d’accepter de ne pas toujours avoir toutes les facilités, de prendre un peu plus de temps. Par exemple se lever 5 min plus tôt et aller à pied avec mes enfants à l’école, aller chez le boulanger à pied… »</td><td colspan="2" rowspan="2">La solidarité, l’engagement citoyen

« On a envie de bien faire pour la planète, l’environnement, les autres. On peut avoir envie de faire du covoiturage solidaire. »</td></tr>
<tr><td>L’effet d’entrainement, du groupe

« On teste grâce à d’autres personnes que l’on voit faire. »</td></tr>
</table>

NOS RECOMMANDATIONS

Afin de provoquer les changements de comportement nous pensons qu'il est primordial d'agir sur cinq axes principaux :

1 – faire savoir
2 – faire essayer
3 – inciter
4 – provoquer des suggestions
5 – répondre

1 – FAIRE SAVOIR

Nous proposons :

- L'édition d'un **guide de l'ensemble des solutions de mobilité** pour se rendre à Amiens Métropole, s'y déplacer ou en sortir. Il devra comprendre les solutions pour combiner les différents systèmes (inter modalité) en incluant le covoiturage ; il devra être conçu de façon « ergonomique » en terme de compréhension pour être simple et clair ;
- La réalisation d'**un argumentaire** (auquel pourraient contribuer les habitants) mettant en évidence les avantages des transports doux ou en commun sur la réduction des gaz à effet de serre, mais aussi sur tous les autres sujets tels la diminution des risques d'accidents, les coûts comparés des modes de transport, l'augmentation de la durée de vie des véhicules, la santé, etc. afin de faire prendre conscience des bénéfices des solutions alternatives pour la planète et notre santé, ainsi que pour notre portefeuille ;
- La confection d'**un «éco- Mappy »** permettant de connaître le ou les moyens de déplacement (marche, vélo, TCSP - bus, car, train… en mode unique ou cumulé), et les lieux de changements nécessaires pour aller d'un point A à un point B afin de faciliter la compréhension des solutions concrètes ;
- La **diffusion de l'information par les médias** (par exemple le JDA, Amiens Forum, le Courrier Picard, Internet, le site d'Amiens-Métropole, celui du Conseil Général…) et par une mise à disposition **dans les lieux recevant du public**, en proximité (par exemple les gares, les offices de tourisme, les Mairies de quartiers, les pôles emploi, les administrations publiques, les lieux de spectacle et d'évènements sportifs, les restaurants par l'intermédiaire des sets de table, etc.) ;
- Le travail, **avec l'aide de « testeurs »**, à l'amélioration de la visibilité et de la compréhension de la signalétique, arrêts de bus, couleurs des bus…
- La réalisation d'une carte/d'**un guide des solutions permettant de réduire les kilomètres parcourus** pour faire ses courses, en faisant appel aux services publics de proximité, commerces, marchés locaux…

2 – FAIRE ESSAYER

Partant du constat que chacun a besoin de se faire sa propre expérience et de se rassurer sur le niveau des difficultés à surmonter, nous suggérons l'organisation de journées « portes ouvertes » du bus, du vélo… éventuellement associées à un évènement festif pour la découverte et la démystification des solutions de transport. Par exemple, lors des Journées du patrimoine, des itinéraires pour visiter les différents sites pourraient être prévus, et inciter ainsi à l'utilisation de différents moyens de transport.

3 – INCITER

Les **actions « pour bouger autrement »** pourraient prendre différentes formes :

- La mise en place de tarifs bus réduits pour se rendre sur les lieux d'animation et de spectacles tels que Mégacité, le Zénith, la Licorne ;
- L'établissement d'une « carte sociale universelle » donnant droit à des tarifs réduits pour les personnes à faibles ressources, à mobilité réduite ou ayant un handicap même temporaire… (mais n'affichant pas les raisons pour lesquelles on en bénéficie pour ne pas stigmatiser) ;
- L'instauration d'un ticket unique pour l'utilisation de différents modes de transport ;
- Une réflexion globale sur l'ensemble des tarifications transports/parkings afin d'avoir une réelle incitation notamment à utiliser les parkings relais…
- L'utilisation des panneaux d'information de la ville pour des messages courts vantant les avantages des modes de transport doux et en commun ;
- La diffusion des lieux de rendez-vous des covoitureurs… ;
- La sensibilisation des acteurs économiques : entreprises, Pôle emploi, aux moyens de transport les plus économiques ou plus vertueux en matière environnementale ;
- La proposition systématique d'une solution de remplacement en « compensation » d'une contrainte (principe gagnant/gagnant): quand les élus mettent en place des contraintes ils doivent également mettre en place des alternatives qui soient visibles.

> *« Il faut travailler sur l'avantage commun à passer à un autre système : ne pas penser uniquement à ce qu'on perd, mais aussi à ce qu'on gagne, aux bénéfices obtenus par la contrainte. »*

- L'organisation de « journées de la courtoisie » ou de l'éco-comportement pour entraîner un autre regard ; *« je suis automobiliste mais aussi piéton, ou cycliste ; je suis en train de m'énerver contre un autre qui pourrait être moi ! »*.

4 - PROVOQUER DES SUGGESTIONS

Nous pensons qu'il conviendrait d'organiser **l'écoute des usagers** en leur facilitant les moyens de communication pour informer les responsables sur les difficultés de parcours rencontrés ou pour partager les astuces et propositions afin de mieux se déplacer que ce soit en temps, facilité ou économie.

5 – REPONDRE

Il nous apparaît que toutes les interrogations et suggestions des usagers, relatives aux transports, doivent **avoir une réponse**. Cette réponse peut prendre une forme générale pour un déplacement en bus, train ou vélo prédéfini et être accessible par internet par exemple, mais elle doit également satisfaire les besoins particuliers pour des déplacements plus spécifiques ou personnels.
Nous avons constaté, lorsque nous avons signalé des dysfonctionnements dans l'espace public, qu'en général nous n'obtenons pas de réponse des pouvoirs publics, qu'il y a un manque de réactivité. Si nous pouvons entendre que la réponse technique nécessite du

temps, **une simple réponse personnalisée que notre demande est prise en compte** est appréciable.

LA MAISON DE LA MOBILITE

Afin de satisfaire à l'ensemble des recommandations exposées ci-dessus et répondre en particulier aux besoins des usagers, nous proposons la création d'une « Maison de la mobilité ».

Elle pourrait faire savoir ce qui existe, sur tous les modes, centraliser les informations, promouvoir les journées « j'essaie le bus, le vélo, la marche, le covoiturage », organiser et inviter les usagers aux « journées de la courtoisie » ou de l'éco-comportement permettant de se mettre à la place de l'autre, organiser les moyens de transport spécifiques liés aux manifestations diverses, recevoir les doléances et les propositions des usagers, aider à organiser ses déplacements autrement, vendre les tickets ou enregistrer les abonnements, etc.

Elle disposerait d'un local bien spécifique, facilement accessible, si possible d'antennes bien réparties sur le territoire, avec une amplitude horaire élargie de réception et serait équipée d'un matériel informatique interactif à la disposition des usagers permettant de consulter « l'éco-Mappy ».

Elle pourrait aussi développer un site Internet gérant les propositions et doléances, donnant l'accès aux questions/réponses les plus fréquentes... et qui serait consultable par tous dans cette maison.

Elle aurait pour vocation à devenir le lieu essentiel d'animation et d'information des usagers.

Son fonctionnement et sa gouvernance pourraient s'inspirer d'une démarche participative à l'image de cet atelier en incorporant des citoyens, des associations...

⇒ Une prise de conscience collective est nécessaire car nous voyons bien que les gens ont un comportement individualiste, que nous comprenons sans juger. Nous constatons que les changements sont difficiles mais le premier pas, c'est la réflexion sur la façon de se déplacer. C'est cette occasion de réflexion qui nous a été offerte dans cet atelier.

CONCLUSION

Notre compréhension du sujet

En participant à cet atelier nous avons tout d'abord appris ce qu'était un PDU. Nous avons compris les objectifs principaux que fixe un PDU : répondre aux besoins des nouvelles communes de l'agglomération, réduire l'usage de la voiture. Le PDU est une obligation réglementaire et une démarche intéressante qui provoque une réflexion sur la réduction des déplacements, qui doit nous inciter à modifier nos besoins en déplacements, à les réduire. Il doit permettre un raisonnement systématique qui hiérarchise les modes de transport dans les aménagements : piéton, vélo, transports en commun, voiture...

Les principaux objectifs que nous retenons

- Permettre la mobilité de tous.
- Combiner au mieux tous les transports collectifs et individuels, toutes les infrastructures.
- Inciter à modifier les comportements
- Diminuer l'impact sur l'environnement
- Améliorer le bien-être de chacun
- Tenir compte des besoins pour adapter l'offre de services de transport

Un bilan de notre participation

La participation aux ateliers nous a tout d'abord incités à nous mettre en situation : se renseigner sur les infrastructures et les possibilités déjà existantes, évaluer le coût (temps, argent) d'un changement de comportement. Voir ce qui existe nous permet de mieux nous rendre compte des possibles améliorations, des bonnes pratiques à généraliser et de l'information qu'il faudrait rendre disponible et facilement accessible.

Les échanges en sous-groupes nous ont amenés à réfléchir par nous-mêmes pour isoler les problèmes, afin de pouvoir ensuite proposer des solutions précises. Ainsi lorsque nous nous sommes interrogés sur les changements de comportement, l'échange entre tous les participants a permis de mettre en avant différentes raisons de changer, ce qui permet une meilleure prise en compte des difficultés et intérêts de chaque catégorie de la population.

L'intervention d'intervenants nous a permis de constater ce qui se faisait déjà ailleurs et de nous interroger pour savoir dans quelles mesures les bonnes pratiques observées sont transposables à la métropole amiénoise. Nous avons aussi pu être confronté à des pratiques plus innovantes (pédibus, covoiturage, autopartage, télétravail...), ce qui nous encourage à ne pas se contenter d'observer l'existant et à rechercher de nouvelles solutions. De tout ça, qu'est-ce qui était réellement pertinent pour l'agglomération d'Amiens ? Qu'est-ce qu'Amiens Métropole peut faire et qui motiverait les habitants ?

Nous avons du nous approprier toute cette information, la mettre en débat, échanger, réfléchir à des solutions concrètes, le tout dans une ambiance cordiale et agréable.

Cette expérience pourrait selon nous être étendue à d'autres sujets. Elle pourrait aussi être l'occasion d'une mise en situation plus concrète : essayer de nouveaux modes de déplacement, aller observer les bonnes pratiques extérieures.

Si l'expérience nous a globalement satisfaite, nous restons cependant attentifs au devenir des observations et propositions qu'elle a permis de faire émerger. **Nous souhaitons vivement que nos recommandations soient prises en considération par Amiens Métropole et qu'une réponse nous soit faite.**

ANNEXES

Aperçu en image des problèmes d'accessibilité des trottoirs.....1

Les propositions non retenues comme prioritaires par le groupe..... 2

Eléments plus précis sur notre évaluation de l'atelier citoyen..... 5

Le programme de l'atelier..... 6

Aperçu en image des problèmes d'accessibilité des trottoirs

Les situations problématiques

Les poteaux sont au milieu du trottoir, les revêtements sont irréguliers. L'abribus est à moitié en travaux au sol…

Les « bons exemples »

Il n'y a pas d'obstacles sur les trottoirs, les revêtements sont nets, les poteaux sont utilisés de manière efficace (le lampadaire porte le panneau de limitation de vitesse).

Photos : André Tribolet, participant à l'atelier.

Les propositions non retenues comme prioritaires par le groupe

LA MARCHE

Nos constats :
- Les poteaux implantés sur les trottoirs rendent difficile l'accès pour les poussettes, les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées.
- La largeur des trottoirs est insuffisante, les revêtements ne sont pas toujours bien pensés (pavés) à certains endroits (cf. devant l'ISAM).
- Le marquage au sol des passages piétons n'est pas toujours bien réalisé ou bien entretenu (quand une chaussée est refaite, ce n'est pas fait immédiatement).

Nos recommandations :
- Obligation/charte pour la collectivité de proposer des chemins de traverse pour les piétons, des itinéraires courts, directs, protégés pour aller à l'école, la mairie, les principaux équipements…
- Des itinéraires de marche, avec une signalétique spéciale piétons vers les principaux sites d'Amiens (pour les touristes aussi, comme la cathédrale); serait sympa d'avoir une signalétique avec les GR qui passent par Amiens
- Trouver une solution de livraison à domicile pour les personnes qui achètent pour moins de 50 euros (souvent, une solution de livraison est proposée au-delà de ce montant)
- Mise en place d'un tapis-roulant sur les rues piétonnes
- Parking pour laisser la voiture, qui permet d'aller en centre ville à pied. Ex St Roch avec la gratuité.
- Comment faire changer les comportements des automobilistes qui ne respectent pas les piétons ? Verbaliser (davantage de sévérité de la police municipale) ? Coller des étiquettes sur le pare-brise des voitures sur les trottoirs ? Les gens doivent apprendre qu'ils ne sont pas tout seul.
- Peut-on compléter les pavés avec une bande spéciale, antidérappante assez large pour les PMR

LE VELO

Nos constats :
- Nous nous interrogeons sur le contre-sens autorisé aux cyclistes : est-il dangereux ? Si chacun respecte bien, cela semble pouvoir fonctionner…
- Les rollers sont aussi des deux roues, ne pas les oublier. Si on développe le vélo, pourquoi ne pas aussi développer la possibilité de faire du roller sur les mêmes pistes ?
- Quid du vélo à la campagne?

Nos recommandations :
- La sécurisation des itinéraires de vélo ne sera viable que si chacun respecte ses bandes de roulement. C'est un minimum d'éducation.
- Campagnes de sensibilisation au respect de l'autre; campagne de courtoisie vis-à-vis des cyclistes. Un jour on est cycliste, un jour on est automobiliste. Rappel régulier au fait de respecter les autres. A l'école, faire des cours ?
- Entretien des pistes cyclables

- Connaître les itinéraires, les promenades, à vélo à la campagne. En parler dans le JDA, il est très lu.
- Pousser au développement de Véloservice : les vélos verts paraissent beaucoup mieux que les vélams, plus légers.
- Agrandir, élargir le chemin de halage pour pouvoir y circuler à vélo
- Développer les zones 30 : quand on réduit la vitesse, on doit faire plus attention aux autres, il y a une diminution des risques on ralentit, on se pose plus de question sur les autres.
- Faire connaître l'offre et pousser à l'essai, faire découvrir le système
- Rendre les vélos plus repérables : Inciter les cyclistes à utiliser davantage leur sonnette; mais les vélams ont-ils une sonnette ? On est parfois surpris de voir les vélos arriver sans les avoir entendu. La nuit, importance des bandes réfléchissantes, des réflecteurs.

LES TRANSPORTS EN COMMUN

Nos constats:
- De nouveaux TER à St Roch
- Une faible fréquentation à certaines heures (ex ligne 9 à 21H) dans des bus articulés.

Nos recommandations :
Tarification :
- Gratuité en heures creuses pour les personnes âgées
- Gratuité pour les étudiants
- Il ne nous semble pas opportun de taxer davantage les employeurs en augmentant le versement transport (de 1,6 à 1,8 (le maximum imposé par la loi), pour financer la gratuité. Ce serait contradictoire avec notre position exprimée précédemment sur la non gratuité du service, privilégiant plutôt des tarifs adaptés.
- Ticket unique intertransport pour pouvoir utiliser le bus, le TER, etc.

Sur l'information :
- Rendre l'information disponible: info à diffuser sur internet, dans le JDA + pts de renseignement.
- Besoin d'un logiciel qui permette de faire le calcul de l'itinéraire : quel trajet et quelle durée il faut prévoir. Comme à Paris. Ce système existe dans l'Oise, pas dans la Somme. Il faudrait un accord entre toutes les collectivités.

Autres :
- Bonne adéquation des moyens aux besoins, à l'ambition: mettre en service différents types et tailles de bus (ou de rames) selon l'heure de la journée, mettre plus de bus aux heures de pointe le matin et le soir
- Pourquoi ne pas tenter d'utiliser la Somme comme moyen de déplacement? Etudier cette possibilité. (barges, « vaporetto » comme à Venise)
- Incitation économique aux employeurs pour développer des PDE (réduction du versement transport ?)
- Services rendus par les taxis à améliorer
- Vélo-rail ou « rosalies » sur rail… : pour les habitants ou pour les touristes
- La ligne 12 devrait s'arrêter à nouveau à l'arrêt port d'Amont.

LA VOITURE

Nos constats :

- De plus en plus de places de stationnement sont réservées pour les vélam, les autos-écoles, la police, les livraisons.
- Sentiment qu'il y a parfois des décisions aberrantes qui accentuent les bouchons: fermeture du pont et de la route entre Dury et St Fuscien alors qu'un pont est une installation couteuse.

Nos recommandations :

- Simulations concrètes du coût du km selon le mode utilisé : éco-comparateurs et diffuser l'information, encourager à faire ces simulations.
- Développer la location de voitures.
- Quelques idées de solutions techniques pour le covoiturage :
  - un bonus à ceux qui font du covoiturage : prime par l'employeur au salarié et déduction sur la taxe versement transport à l'employeur
  - bonus/malus selon si on est seul dans sa voiture
  - aide au coût du péage urbain ou de l'autoroute si covoiturage : ex. Conseil Général entre Abbeville et Amiens
  - des voies réservées aux bus peuvent être utilisées s'il y a plus de 2 ou 3 personnes dans les voitures
- Covoiturage rural : faciliter la mise en relation par sites et bouche-à-oreille - Communiquer sur le site des communes sur les expériences existantes, tel le site des 3 Vallées
- Ralentir la vitesse de circulation pour plus de sécurité et de fluidité (Baisser la vitesse à 30km/h, ralentisseurs, chicanes…)

AUTRES PROPOSITIONS

Système d'alerte, sorte de boite à idées : l'idée est de dépasser les plaintes et doléances pour faire remonter des suggestions, dans une démarche positive. Mais évidemment avec une prise en compte et une réponse garantie.

Eléments plus précis sur notre évaluation de l'atelier citoyen

Une évaluation a été réalisée à chaque fin de session de l'atelier. Voici les principaux éléments de notre évaluation sur l'ensemble de notre participation à l'atelier citoyen.

Ce que nous avons le plus apprécié au travers de notre participation	Ce que nous avons le moins apprécié ou qui nous interroge
Les échanges entre nous, fructueux et intéressants. Le respect mutuel dans ces échanges. Des rencontres riches. La possibilité de continuer à apprendre. Pouvoir poser des questions et obtenir des réponses. Une ambiance agréable, voire détendue. La possibilité de s'exprimer offerte à tous. L'organisation diversifiée des ateliers : des présentations, des débats, des réflexions. Réfléchir concrètement à des solutions réalistes et sérieuses, mais néanmoins riches et variées. Penser différemment et découvrir les services offerts par l'agglomération. Une occasion de se projeter dans l'avenir avec ses co-citoyens. Une prise de conscience des problèmes liés aux déplacements. Pouvoir surpasser sa timidité. Voir émerger un collectif. Le professionnalisme des intervenants et des animateurs.	Une représentativité insuffisante des différentes classes sociales. Des séances de travail parfois trop denses (chiffres, graphiques, longueurs…) L'impression de culpabilisation de l'automobiliste. Le sentiment que les dés sont pipés dès le départ : les choix sont-ils déjà faits ou pas ? Scepticisme sur l'intérêt de nos réflexions pour l'agglomération. La difficulté de mettre en avant un consensus. Un risque de dispersion des propositions. La difficulté de trouver des solutions réellement novatrices.

Le programme de l'atelier

Une semaine avant l'atelier citoyen, les participants ont reçu un **carnet de déplacements**, individuel. Ils ont été invités à le remplir de manière détaillée pendant les 7 jours précédant l'atelier, en notant tous les déplacements que chacun effectuait. A chaque jour de la semaine correspondait un tableau dans lequel chaque participant pouvait décrire ses déplacements : le moyen de transport utilisé, le nombre de km parcourus, le temps de trajet, s'il voyageait seul ou à plusieurs, etc. Ce carnet permettait également de noter ses « coups de gueule » et ses bonnes surprises, de les illustrer, et de réfléchir à ses habitudes de déplacements, aux modes qu'on utilise quand, peut-être, on aurait pu faire autrement. Ce carnet de déplacements est donc un outil pour recueillir précisément des renseignements sur les déplacements des participants et permet de se rattacher à leur expérience.

PROGRAMME DE LA 1ERE SESSION : 03 - 04 Décembre 2010

Vendredi 3 décembre 2010

L'ensemble de l'Atelier a été animé par Yves MATHIEU et Fanny GLEIZE (cabinet Missions Publiques).

Horaires	Contenu	Intervenants
8h30 – 9h00	Accueil	
9h00 – 10h30	Introduction Présentation du mandat Faisons connaissance !	M. Etienne **DESJONQUERES**, conseiller municipal délégué à la Coordination associative et Démocratie participative auprès du Président d'Amiens Métropole
10h30 – 10h45	**PAUSE**	
10h45 – 12h30	Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ?	Nicolas **MERLE**, Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) Nord Picardie
12h30 – 13h30	**DEJEUNER**	
13h30 – 15h30	Se déplacer dans l'agglomération	*Travaux des participants à l'atelier*

	aujourd'hui : quel est votre avis ?	
15h30 – 15h45	**PAUSE**	
15h45 – 17h15	Quel est le contexte amiénois actuel des déplacements ? Que nous apprennent vos carnets de déplacements ?	Agnès **DESCAMPS**, chargée d'études déplacements-transports, Agence de Développement et d'Urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA) et Estelle **GALATEAU** (Missions Publiques)
17h15 – 17h30	Conclusion du 1er jour	

Samedi 4 décembre 2010

Horaires	**Contenu**	**Intervenants**
8h30 – 8h45	Accueil	
8h45 – 10h30	Du PDU actuel au futur PDU 2012-2020 : quel diagnostic, quels enjeux, quelles perspectives, quelles questions ?	Christian **FABRY**, Directeur régional de l'Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie (ADEME) Picardie Et Julien **COVET**, chargé de mission Plan de Déplacements Urbains (PDU), service déplacements d'Amiens Métropole
10h30 – 10h45	**PAUSE**	
10h45 – 12h30	Se déplacer dans l'agglomération en 2020 : quelle est votre vision ? Quelles sont vos propositions ?	*Travaux des participants à l'atelier*
12h30 – 13h30	**DEJEUNER**	
13h30 – 15h00	Changer ses habitudes de déplacement : pourquoi ? quels enjeux ?	Yannick **PAILLET**, Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie (ADEME)

		et François **COSSERAT**, conseiller municipal, délégué au développement durable auprès du Président d'Amiens Métropole
15h00 – 15h15	**PAUSE**	
15h15 – 16h45	Se déplacer autrement : changements possibles, changements impossibles ?	*Travaux des participants à l'atelier*
16h45 – 17h15	Préparation de la 2ème session	*Travaux des participants à l'atelier*
17h15 – 17h30	Conclusion du 2ème jour et évaluation de la 1ère session de l'Atelier	*Travaux des participants à l'atelier*

PROGRAMME DE LA 2ème SESSION : 14 -15 Janvier 2011

Vendredi 14 Janvier 2011

Horaires	Contenu	Intervenants
8h30 – 9h00	Accueil	
9h00 – 10h45	Présentation du programme et des objectifs Que s'est-il passé pour vous depuis la dernière fois ? Compte-rendu de la 1ère session Se déplacer autrement : changements possibles, changements impossibles ?	*Travaux des participants à l'atelier*
10h45 – 11h00	**PAUSE**	

11h00 – 12h30	Quels effets des Plans de Déplacements Urbains sur les déplacements ? Quels leviers d'action ?	Camille **KERTUDO**, Codra
12h30 – 13h30	**DEJEUNER**	
13h30 – 15h30	Pratiques innovantes de déplacement (co-voiturage, auto-partage, PDA, vélo, pédibus)	Marie **LADONNE**, Pays des Trois Vallées – covoiturage Alain **LEGER**, directeur de Caisse Commune – auto-partage Adeline **COURTIAL**, chargée de mission Agenda 21, Conseil Général de la Somme – Plan de Déplacements Administration Antoine **PATIN**, directeur de l'association Véloservice Pédibus (vidéo)
15h30 – 15h45	**PAUSE**	
15h45 – 17h15	Enjeux et questionnements sur la mise en place d'un transport en commun en site propre (TCSP) à Amiens Métropole Le cas grenoblois	Jérôme **GRANGE**, Agence de Développement et d'Urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA) et ancien directeur de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise
17h15 – 17h30	Conclusion du 1er jour	

Samedi 15 Janvier 2011

Horaires	Contenu	Intervenants
8h30 – 9h00	Accueil	
9h00 – 10h45	Préparation de questions aux intervenants La politique des déplacements à Amiens métropole Les transports en commun amiénois	Thierry **BONTE**, vice-président d'Amiens Métropole en charge des transports Fabrice **LEBOURGEOIS**, service déplacements d'Amiens Métropole Brigitte **OGEZ**, Mission accessibilité d'Amiens Métropole
10h45 – 11h00	**PAUSE**	
10h45 – 12h30	Recommandations sur les transports en commun	*Travaux des participants à l'atelier*
12h30 – 13h30	**DEJEUNER**	
13h30 – 15h00	Enrichissement des recommandations pour améliorer les déplacements à Amiens métropole (autres modes que le TC)	*Travaux des participants à l'atelier*
15h00 – 15h15	**PAUSE**	
15h15 – 16h45	Enrichissement des recommandations sur le changement de comportement	*Travaux des participants à l'atelier*
16h45 – 17h15	Préparation de la 3ème session	*Travaux des participants à l'atelier*
17h15 – 17h30	Conclusion du 2ème jour et évaluation de la 2ème session de l'Atelier	*Travaux des participants à l'atelier*

PROGRAMME DE LA 3ème SESSION: 11-12 février 2011

Vendredi 11 Février 2011

Horaires	Contenu	Intervenants
8h30 – 9h00	Accueil	
9h00 – 10h00	Présentation du programme et des objectifs Que s'est-il passé pour vous depuis la dernière fois ? Retour sur ce qui a été dit lors de la 2ème session Présentation de la manière de travailler durant les 2 jours et structure de l'avis	*Travaux des participants à l'atelier*
10h00 – 10h45	Retour sur les questions laissées en suspens	Julien **COVET**, chargé de mission Plan de Déplacements Urbains (PDU), service déplacements d'Amiens Métropole
10h45 – 11h00	**PAUSE**	
11h00 – 12h30	Travaux sur la réponse à la question 1 : Quelle est votre vision des déplacements ? Comment améliorer les déplacements aujourd'hui et pour demain ? Echanges sur les constats et recommandations par mode	*Travaux des participants à l'atelier*
12h30 – 13h30	**DEJEUNER**	
13h30 – 17h00	Poursuite réponse à la question 1 Travaux sur la réponse à la question 2 : Comment modifier ses comportements pour passer de l'usage de la voiture « en solo » à d'autres modes de déplacement ? Echanges sur les changements de comportement : ce qui incite	*Travaux des participants à l'atelier* *Travaux des participants à l'atelier*

17h00 – 17h30	Explications sur l'organisation du travail du lendemain et conclusion du 1er jour	

Samedi 12 février 2010

Horaires	Contenu	Intervenants
8h15 – 8h30	Accueil	
8h30 – 9h30	Echanges avec Thierry Bonté	Thierry **BONTE**, vice-président d'Amiens Métropole en charge des transports
9h30 – 10h15	Echanges sur l'introduction : que retenez-vous de cet atelier citoyen ? Qu'en attendez-vous ?	*Travaux des participants à l'atelier*
10h15 – 10h30	*Travaux en sous-groupe de rédaction de l'avis*	
10h30 – 10h45	**PAUSE**	
10h15 – 12h00	*Travaux en sous-groupe de rédaction de l'avis*	
12h00 – 13h30	**DEJEUNER**	
13h30 – 16h30	*Mise en commun des travaux du matin et accord sur l'avis*	
16h30 – 17h00	Conclusion du 3ème jour et évaluation	